

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 0 926 023 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
30.06.1999 Patentblatt 1999/26

(51) Int Cl.⁶ **B60R 25/04**

(21) Anmeldenummer: 98123161.6

(22) Anmeldetag: 04.12.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder: **Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
80788 München (DE)**

(72) Erfinder: **Bartz, Rüdiger
80809 München (DE)**

(30) Priorität: 18.12.1997 DE 19756428

(54) Fahrzeugabsicherungsverfahren

(57) Bei einem Fahrzeugabsicherungsverfahren, bei dem eine auf physiologische Merkmale des Benutzers gerichtete Erfassungseinheit mit einer Vergleichseinheit zusammenwirkt, in der die Merkmale der berechtigten Benutzer gespeichert sind und die für den berechtigten Benutzer ein Freigabesignal zur Inbetriebnahme

des Fahrzeugs erteilt, fragt die Vergleichseinheit dann, wenn der Benutzer nicht berechtigt ist, eine zusätzliche Identifikationsinformation (i. f. ID) ab, die in einem von Benutzer getragenen separaten Speicher enthalten ist. Die Vergleichseinheit erteilt beim Empfang der ID ein Sonder-Freigabesignal.

EP 0 926 023 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf ein Fahrzeugabsicherungsverfahren mit den Merkmalen des Oberbegriffs von Patentanspruch 1.

[0002] Derartige Verfahren sind aus der US 5,686,765 A und der US 5,661,451 A bekannt. Sie erfordern einen Lernprozeß, bei dem der Vergleichseinheit die physiologischen Merkmale der berechtigten Benutzer bzw. des berechtigten Benutzers mitgeteilt werden. Dies ist aufwendig und bereitet besonders dann, wenn das Fahrzeug von verschiedenen Benutzern berechtigterweise benutzt werden soll, praktisch unüberwindliche Schwierigkeiten. Dies gilt beispielsweise für Fahrzeuge bei einer Autovermietung oder aber auch bei einem Fahrzeug, das an einem Parkplatz abgestellt wird und durch den Parkplatzbetreuer während der Parkzeit mehrfach verfahren werden muß.

[0003] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren der eingangs genannten Art zu schaffen, das die Benutzung des Fahrzeugs auch durch Benutzer ermöglicht, die zwar berechtigt sind, die jedoch mit ihren physiologischen Merkmalen nicht abgespeichert bzw. erfaßt sind.

[0004] Die Erfindung löst diese Aufgabe durch die Merkmale des Patentanspruchs 1.

[0005] Wird durch die Vergleichseinrichtung erkannt, daß es sich nicht um einen Benutzer handelt, dessen physiologische Merkmale gespeichert sind, wird die ID abgefragt. Da der berechtigte Benutzer den Speicher trägt, kann die ID auch ausgegeben werden und der Benutzer durch die Vergleichseinheit als berechtigt erkannt werden. Der Speicher selbst kann beispielsweise in einem üblichen mechanischen Zündschlüssel oder aber auch in einer Chipcard enthalten sein, die der Benutzer vom Besitzer des Fahrzeugs erhält. Neben einer derartigen fahrzeugbezogenen ID kann es sich bei der ID auch um eine personenbezogene handeln. Diese ist beispielsweise in einem elektronischen Führerschein oder einer elektronischen Identitätskarte enthalten und kann durch die Vergleichseinheit abgefragt werden. Im ersten Fall ist in der Vergleichseinheit als Referenz die fahrzeugbezogene ID enthalten, während im zweiten Fall die ID's der berechtigten Benutzer gespeichert sind. Es ist damit möglich, beispielsweise den Angehörigen einer Familie die Berechtigung zur Benutzung des Fahrzeugs einzuräumen, indem deren persönliche ID's gespeichert werden. Sie sind dann in der Lage, das Fahrzeug zu benutzen, ohne daß ihre physiologischen Merkmale gespeichert sind. Voraussetzung hierfür ist, daß ihre persönliche ID in der Vergleichseinheit vorgehalten wird.

[0006] Es ist mit Hilfe des Sonder-Freigabesignals möglich, einen uneingeschränkten Betrieb des Fahrzeugs durchzuführen. Alternativ kann der Betrieb des Fahrzeugs auch eingeschränkt sein. Dies gilt beispielsweise dann, wenn das Fahrzeug nur vorübergehend über das Sonder-Freigabesignal betrieben werden soll.

Der eingeschränkte Betrieb kann beispielsweise zeitlich erfolgen. Mit der Erzeugung des Sonder-Freigabesignals verbunden kann ein definiertes Zeitmaß von beispielsweise einer Stunde verbunden sein, während der das Fahrzeug betrieben werden kann. Danach soll das Fahrzeug nicht mehr betrieben werden können.

[0007] Der eingeschränkte Betrieb kann auch hinsichtlich der Leistungsmerkmale des Fahrzeugs erfolgen. Es ist dann beispielsweise nur noch möglich, das Fahrzeug bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h zu betreiben. Dies gilt für den eingangs angenommenen Fall, bei dem das Fahrzeug auf einem Parkplatz zurückgelassen wird und dem Parkplatzpersonal der Speicher für die ID übergeben wird.

[0008] Der mit dem Sonder-Freigabesignal verbundene Betrieb des Fahrzeugs sollte sich von dem durch Erkennen der physiologischen Merkmale bewirkten Betrieb des Fahrzeugs unterscheiden. Dies kann beispielsweise dadurch erreicht werden, daß der über das Sonder-Freigabesignal ermöglichte Betrieb des Fahrzeugs dann abgeschlossen wird, wenn das Fahrzeug verriegelt wird. Damit ist es möglich, das Fahrzeug nach Erzeugen des Sonder-Freigabesignals uneingeschränkt oder ggf. in der angegebenen Weise beschränkt zu betreiben. Wird das Fahrzeug verriegelt, wird diese Betriebsmöglichkeit unterbrochen. Bis dahin aber, beispielsweise wenn sich das Fahrzeug auf einem Parkplatz befindet, kann das Fahrzeug uneingeschränkt benutzt werden.

[0009] Der Speicher kann, wie bereits angegeben, in einem mechanischen Zündschlüssel enthalten sein. Demgegenüber wird ein verbesserter Komfort für den Benutzer erzielt, wenn der Speicher in einem Transponder enthalten ist und die ID drahtlos abgefragt und durch den Transponder ebenfalls drahtlos übermittelt wird. Der Transponder kann Teil einer Funk- bzw. Infrarot-Fernbedienung sein, die beim Öffnen des Fahrzeugs selbsttätig abgefragt wird und ggf. selbsttätig den Zugang zum Fahrzeug ermöglicht (vgl. DE 35 36 377 A).

[0010] Eine derartige Fernbedienung ermöglicht es auch, das Antwortsignal auf einen willkürlichen Befehl hin, beispielsweise bei Aufgabe des Entriegelungsbefehls, aufzugeben und damit für einen berechtigten Benutzer die Inbetriebnahme des Fahrzeugs zu ermöglichen. Wiederum braucht der Benutzer hinsichtlich seiner physiologischen Merkmale nicht bekannt zu sein. Über das Antwortsignal erhält er zunächst Zugang zum Fahrzeug. Versucht er das Fahrzeug in Betrieb zu nehmen, wird erneut die ID abgefragt. Da er den Speicher bei sich trägt, wird die ID durch die Vergleichseinheit aufgenommen und das Sonder-Freigabesignal erteilt. Nur dann, wenn er bei Abfrage durch die Vergleichseinheit den Speicher nicht besitzt, kann er das Fahrzeug nicht starten. Damit wird der Fall ausgeschlossen, bei dem durch eine versehentliche Aufgabe eines Entriegelungssignals das Fahrzeug geöffnet wird und ein unberechtigter Benutzer versucht, das Fahrzeug zu starten.

[0011] Anhand der Zeichnung ist die Erfindung weiter

erläutert. In der einzigen Figur sind schematisch die verschiedenen Komponenten angegeben, mit denen das erfindungsgemäße Verfahren realisiert wird.

[0012] In einem nicht dargestellten Fahrzeug befinden sich an den beiden Seitentüren und an der Heckklappe (nicht dargestellt) Antennen 1, 2 und 3, über die dann, wenn die nicht dargestellte Zentralverriegelung im Schließzustand ist, ein Fragesignal ausgesandt wird, wenn sich eine Person dem Fahrzeug nähert bzw. eine Person versucht, das Fahrzeug zu öffnen. Der berechnete Benutzer besitzt einen Transponder mit einem Speicher 4, in dem sich eine Identifikations-Information (ID) befindet, und gibt als Antwortsignal die ID aus. In einer fahrzeuginternen Vergleichseinheit 5 wird das Antwortsignal verifiziert und dann, wenn das Antwortsignal mit einem gespeicherten Antwortsignal übereinstimmt, die Entriegelung der Fahrzeigtüren und -klappen veranlaßt. Dieser Ablauf ist im einzelnen in der DE 35 36 377 A beschrieben.

[0013] Mit dem Entriegeln des Fahrzeugs nicht verbunden ist die gleichzeitige Ermöglichung der Inbetriebnahme des Fahrzeugs. Hierfür ist vielmehr eine zusätzliche Identifikation des Benutzers erforderlich. Hierfür gibt es zwei alternative Möglichkeiten. Die eine Möglichkeit ist, den berechtigten Benutzer anhand seiner physiologischen Merkmale zu identifizieren. Als Merkmale kommen ein Fingerabdruck oder aber auch ein Stimmvergleich oder aber beispielsweise eine Identifikation anhand des Retinabildes in Frage. Hierfür ist eine geeignete, nicht dargestellte Sensorik vorgesehen. Im Falle des Fingerabdrucks kann ein Betätigungsglied für den Anlasser des Fahrzeugs mit einer entsprechenden Erkennungssensorik und einer dieser nachgeschalteten Bildverarbeitungseinrichtung versehen sein.

[0014] Insbesondere dann, wenn die Überprüfung der physiologischen Merkmale ergibt, daß die des jeweiligen Benutzers nicht gespeichert sind, kann das Fahrzeug dennoch in Betrieb genommen werden. Dies erfolgt mit Hilfe einer Innenraumantenne 7, über die (erneut) ein Fragesignal ausgesandt wird. Dieses Fragesignal kann identisch mit dem von den Antennen 1 bis 3 ausgesandten Signal sein. Befindet sich nunmehr der ID-Geber 4 im Inneren des Fahrzeugs, so antwortet er auf das Fragesignal hin mit der Ausgabe der Identifikations-Information, die über die Antenne 7 aufgenommen und dem Vergleichs 5 zugeführt wird. Handelt es sich um eine auch gespeicherte ID, so wird ein Motorsteuergerät 8 vom Vergleichs 5 darüber informiert, daß es sich um einen berechtigten Benutzer handelt. Die Inbetriebnahme des Fahrzeugs ist damit möglich.

[0015] Wird nach dem Betrieb des Fahrzeugs das Fahrzeug erneut verriegelt, beispielsweise indem über den Geber 4 ein Schließbefehl aufgegeben wird, so erlischt die Berechtigung des Benutzers, dessen Benutzungsberechtigung über die Antenne 7 abgefragt wurde. Für die Benutzer, deren physiologische Merkmale im Vergleichs 5 hinterlegt sind, bleibt sie hingegen erhalten.

[0016] Damit lassen sich insbesondere folgende Fälle wie folgt lösen:

[0017] Der Benutzer mit gespeicherten physiologischen Merkmalen kann das Fahrzeug ohne weiteres in Betrieb nehmen. Seine Berechtigung wird bei der Inbetriebnahme beispielsweise durch eine Fingerabdruckerkennung während der Anlasserbetätigung festgestellt. Das Öffnen des Fahrzeugs erfordert auch für ihn das Tragen des ID-Gebers 4, der beim Öffnen die ID abgibt und damit den Benutzer als berechtigt identifiziert. Alternativ ist es möglich, zumindest an einer der Fahrzeigtüren eine Erkennungseinrichtung für die physiologischen Merkmale des Benutzers vorzusehen, die im Falle des Fingerabdrucks beim Öffnen der Fahrzeigtür den berechtigten Benutzer identifiziert und damit das Öffnen der bis dahin verriegelten Fahrzeigtür ermöglicht.

[0018] Der Benutzer, dessen physiologische Merkmale nicht in der Vergleichseinheit 5 vorgehalten werden, kann dennoch das Fahrzeug in Betrieb nehmen, d. h. den Motor anlassen. Voraussetzung hierfür ist, daß sich der Geber 4 bei der Inbetriebnahme des Fahrzeugs im Fahrzeuginnen befindet und über die Antenne 7 der Frage-Antwort-Dialog durchgeführt wird und die ID in der Vergleichseinheit 5 vorliegt. Befindet sich der Geber 4 nicht im Fahrzeuginnen, kann das Fahrzeug nicht in Betrieb genommen werden.

[0019] Wird der Geber 4 nach der Inbetriebnahme des Fahrzeugs aus dem Inneren des Fahrzeugs entfernt, kann das Fahrzeug weiter betrieben werden. Mit dem Verriegeln des Fahrzeugs erlischt die durch den vorangegangenen Frage-Antwort-Dialog erlangte Betriebsberechtigung.

[0020] Auf diese Weise ist ein Höchstmaß an Komfort bei gleichzeitig höchster Sicherheit vor einer unberechtigten Inbetriebnahme des Fahrzeugs erzielt.

Patentansprüche

1. Fahrzeugabsicherungsverfahren, bei dem eine auf physiologische Merkmale des Benutzers gerichtete Erfassungseinheit mit einer Vergleichseinheit zusammenwirkt, in der die Merkmale der berechtigten Benutzer gespeichert sind und die für den berechtigten Benutzer ein Freigabesignal zur Inbetriebnahme des Fahrzeugs erteilt, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Vergleichseinheit dann, wenn der Benutzer nicht berechtigt ist, eine zusätzliche Identifikationsinformation (i. f. ID) abfragt, die in einem von Benutzer getragenen separaten Speicher enthalten ist und daß die Vergleichseinheit beim Empfang der ID ein Sonder-Freigabesignal erteilt.
2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Sonder-Freigabesignal einen eingeschränkten Betrieb des Fahrzeugs ermöglicht.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Sonder-Freigabesignal annulliert wird, wenn das Fahrzeug abgeschlossen wird. 5
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß die ID drahtlos übermittelt wird. 10
5. Verfahren nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß die ID in einem Transponder enthalten ist. 15
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Speicher auf einen willkürlichen Befehl hin das Antwortsignal ausgibt. 20
7. Verfahren nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Vergleichseinheit bei Empfang des Antwortsignals den Zugang zum Fahrzeug ermöglicht. 25

25

30

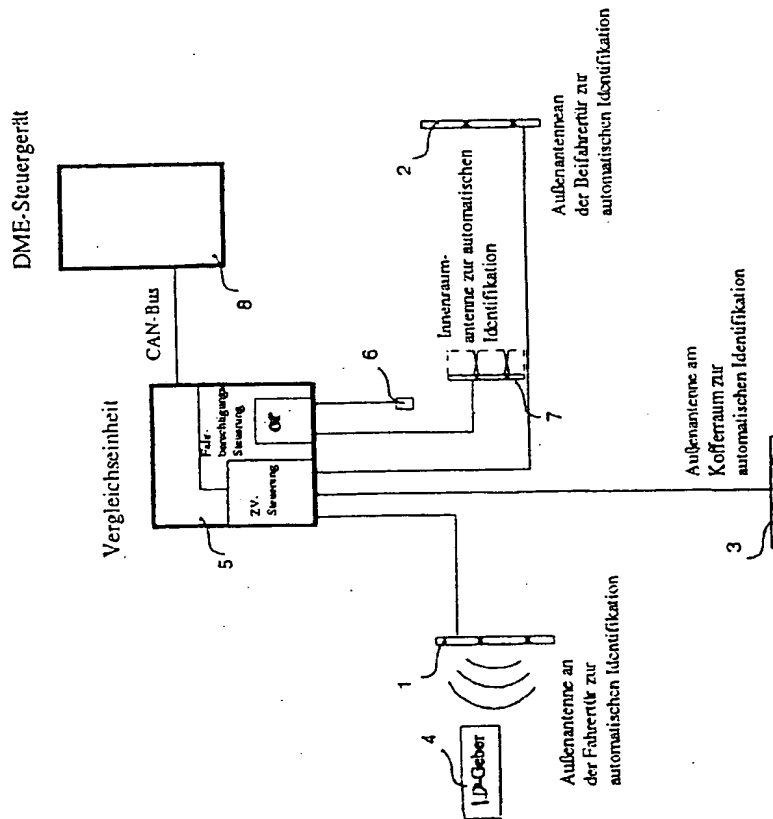
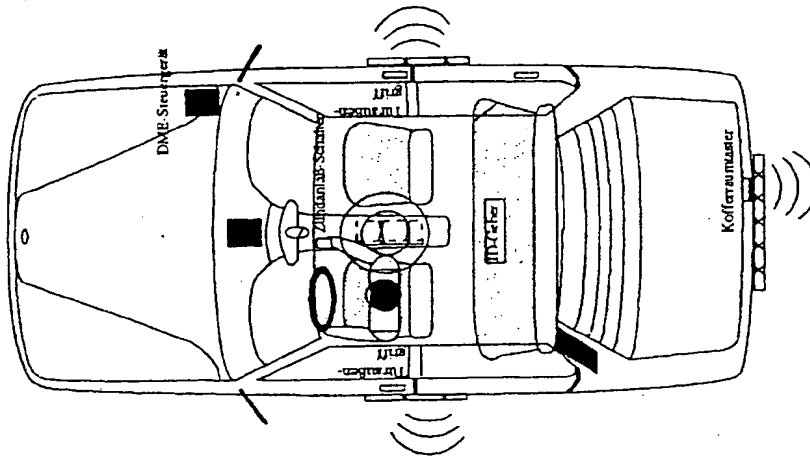
35

40

45

50

55



(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 926 023 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
24.04.2002 Patentblatt 2002/17

(51) Int Cl.7: **B60R 25/04**

(43) Veröffentlichungstag A2:
30.06.1999 Patentblatt 1999/26

(21) Anmeldenummer: **98123161.6**

(22) Anmeldetag: **04.12.1998**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder: **Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
80788 München (DE)**

(72) Erfinder: **Bartz, Rüdiger
80809 München (DE)**

(30) Priorität: **18.12.1997 DE 19756428**

(54) **Fahrzeugabsicherungsverfahren**

(57) Bei einem Fahrzeugabsicherungsverfahren, bei dem eine auf physiologische Merkmale des Benutzers gerichtete Erfassungseinheit mit einer Vergleichseinheit zusammenwirkt, in der die Merkmale der berechtigten Benutzer gespeichert sind und die für den berechtigten Benutzer ein Freigabesignal zur Inbetriebnahme des Fahrzeugs erteilt, fragt die Vergleichseinheit dann,

wenn der Benutzer nicht berechtigt ist, eine zusätzliche Identifikationsinformation (i. f. ID) ab, die in einem von Benutzer getragenen separaten Speicher enthalten ist. Die Vergleichseinheit erteilt beim Empfang der ID ein Sonder-Freigabesignal.

EP 0 926 023 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 98 12 3161

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	DE 43 44 481 A (PRO INNOVATIO FORSCHUNGSZENTRU) 29. Juni 1995 (1995-06-29) * Spalte 3, Zeile 9 - Spalte 4, Zeile 49 * * Spalte 5, Zeile 38-52; Ansprüche 1,6 *	1,4,5	B60R25/04
X	DE 43 31 300 A (HEINZ HANS JUERGEN) 16. März 1995 (1995-03-16) * das ganze Dokument *	1,4-7	
A	US 5 519 255 A (ASARO PETER E ET AL) 21. Mai 1996 (1996-05-21) * Spalte 2, Zeile 57 - Spalte 3, Zeile 35 *	1,2	
P,A	DE 197 07 058 C (SIEMENS AG) 24. September 1998 (1998-09-24) * das ganze Dokument *	1	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			B60R G07C
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort MÜNCHEN		Abschlußdatum der Recherche 27. Februar 2002	
		Prüfer Plenk, R	
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 03/82 (PAC03)

ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.

EP 98 12 3161

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patendokumente angegeben.
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

27-02-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patendokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 4344481	A	29-06-1995	DE	4344481 A1	29-06-1995
DE 4331300	A	16-03-1995	DE	4331300 A1	16-03-1995
US 5519255	A	21-05-1996	WO	9730873 A1	28-08-1997
			AU	4991996 A	10-09-1997
DE 19707058	C	24-09-1998	DE	19707058 C1	24-09-1998
			FR	2759959 A1	28-08-1998

EPO FORM P461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

THIS PAGE BLANK (USPTO)